

Regierungsratsbeschluss

vom 2. Mai 2006

Nr. 2006/871

KR.Nr. I 034/2006 (BJD)

Interpellation Walter Gurtner (SVP, Däniken): Symbolische Massnahme gegen Feinstaub / Tempo 80 auf Solothurner Autobahnen (22.03.2006)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Der Solothurner Regierungsrat hat anlässlich der überschrittenen Feinstaub-Grenzwerte im vergangenen Februar (ausgerechnet zu Beginn der Wintersport-Hochsaison) für ganze vier Tage eine Temporeduktion auf solothurnischen Autobahnabschnitten verfügt. Diese überstürzte Massnahme wurde mit der Inversionswetterlage, welche in dieser Jahreszeit gerade in unserem Kanton nicht unüblich ist, begründet. Dies geschah trotz der Tatsache, dass laut Bundesstatistik der gesamte Feinstaubausstoss seit 1970 um ca. die Hälfte reduziert werden konnte (1970: 38'000 Tonnen PM pro Jahr, 2000: 21'000 Tonnen PM pro Jahr) und auch trotz der Tatsache, dass der Feinstaubanteil bei den Abgasen der Personenwagen nur noch um die zwei Prozent beträgt.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Die technische Entwicklung bei den Motorfahrzeugen wird ständig mit revolutionären Neuerungen vorangetrieben. Warum also wurden nur beim Privatverkehr Massnahmen getroffen, in allen anderen Bereichen (Eisenbahn-Bremsstaub, Dieselfahrzeuge des Staates, Diesel-Busse, Holzheizungen, etc.) aber keine und dies obwohl der Privatverkehr seit Jahren seinen Beitrag für eine bessere Umwelt leistet wie kein anderer Bereich?
2. Teilt der Regierungsrat den Eindruck, dass es sich bei der Temporeduktion um eine «symbolische Massnahme» gehandelt hat, die auf Druck der Medienhysterie um den Feinstaub getroffen wurde?
3. Was hat diese viertägige Übung in Bezug auf die Feinstaubreduktion wirklich gebracht?
4. Wie hoch sind die daraus entstandenen Kosten (z.B. Planung, Konzeption, Sitzungen, Auf- und Abbau der Signalisationen, allenfalls Beschaffung von zusätzlichem Signalisationsmaterial, Kommunikation, etc.) für den Solothurner Steuerzahler?
5. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass durch die künstlich verlängerten Fahrstrecken immense Folgekosten entstanden sind (z.B. längere Arbeits- und Transportzeiten, längere unproduktive Zeit im Auto, etc.)? Wer bezahlt diesen volkswirtschaftlichen Schaden?
6. Insbesondere an den verkehrsarmen Randzeiten waren Fahrten mit 80 Stundenkilometern auf den zwei- oder dreispurigen Autobahnen eine echte Belastungsprobe für die Nerven.

Wie hoch schätzt der Regierungsrat den Imageverlust der Schweiz als Tourismusland ein, der durch die für Touristen ungewohnte Temporeduktionen im Kanton Solothurn entsteht?

7. Am Sonntagmorgen, 5. Februar 2006, war nebst der fest installierten Radaranlage in Oberbuchsitzen nur ein paar Kilometer weiter, in Kriegstetten, eine weitere mobile Radaranlage in Betrieb. Wie viele Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden während dieser vier Tage mit Temporeduktion auf sämtlichen Solothurner Autobahnabschnitten gemessen und welchen Bussenbetrag haben diese insgesamt in die Staatskasse gespült?
8. Gedenkt der Regierungsrat, weiterhin mit Temporeduktionen auf Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub zu reagieren oder wird er sich künftig jenen zehn Kantonen anschliessen, die trotz gleichen oder gar höheren Messwerten (z.B. Lausanne) darauf verzichtet haben?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Im Januar/Februar 2006 wurde der Tagesmittel-Immissionsgrenzwert für Feinstaub (PM10) von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an rund 30 Tagen überschritten. Erlaubt ist gemäss der Luftreinhalte-Verordnung nur eine einzige Überschreitung pro Jahr. In der EU gilt der gleiche Grenzwert. Dieser darf gegenwärtig an 35 Tagen pro Jahr überschritten werden, ab 2010 nur noch an 7 Tagen. Das bedeutet, dass die Luftbelastung in der Schweiz seit Anfang dieses Jahres die Schweizer Norm verletzt und den Grenzwert der EU bereits nach anderthalb Monaten fast erreicht hat.

Auch das Ausmass der Grenzwertüberschreitungen ist deutlicher als je zuvor seit Beginn der systematischen Messung der PM10-Belastung im Jahre 1999. Die höchsten Werte erreichten damals $109 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Zürich, NABEL). Nur 2003 wurde ein ähnliches Ereignis verzeichnet, damals mit einer Dauer von ungefähr 10 – 20 Tagen und Höchstwerten um $134 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Zürich, NABEL). Am 1. Februar 2006 wurde an der Messstation in Olten mit $181 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Tagesmittelwert) der bisher höchste Wert gemessen.

Am Freitag, 3. Februar 2006, haben elf Kantone des Mittellandes und der Zentralschweiz aufgrund der anhaltend hohen Luftschadstoff-Belastung im Sinne einer Sofortmassnahme zur Emissionsreduktion in einer gemeinsamen Aktion die Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen auf 80 km/h beschränkt. Einzelne Kantone riefen die Bevölkerung zu weitergehenden, freiwilligen Massnahmen auf, wie zum Beispiel Einschränkungen bei der Holzfeuerung und die Nichtbenützung von Dieselfahrzeugen.

Die Massnahme konnte am Mittwoch 8. Februar 2006 aufgehoben werden, nachdem die Schadstoffbelastung wegen dem eingetretenen Wetterumschwung merklich gesunken und aufgrund der Wettervorhersage keine neuerliche Inversionslage zu befürchten war.

3.2 Zu Frage 1

Es ist richtig, dass die Automobilindustrie in den letzten Jahren grosse Investitionen in die Forschung und Entwicklung effizienter und umweltverträglicher Motoren getätigt hat. Die europaweit eingeführten und geplanten Grenzwerte (EURO-1 bis EURO-5) haben grosse technologische Fortschritte bei den Antriebsmotoren ausgelöst.

Unter der Voraussetzung, dass die Sofortmassnahmen möglichst schnell und kostengünstig umgesetzt werden können, kontrollierbar sind und wegen der Sensibilisierung auf das Feinstaubproblem möglichst breite Bevölkerungskreise betreffen sollen, haben sich die elf an der Aktion beteiligten Kantone geeinigt, zur Emissionsreduktion einzig die Temporeduktion auf Autobahnen als gemeinsame Massnahme zu verfügen. Wir haben im Gegensatz zu anderen Kantonen darauf verzichtet, weitergehende Massnahmen zu empfehlen.

3.3 Zu Frage 2

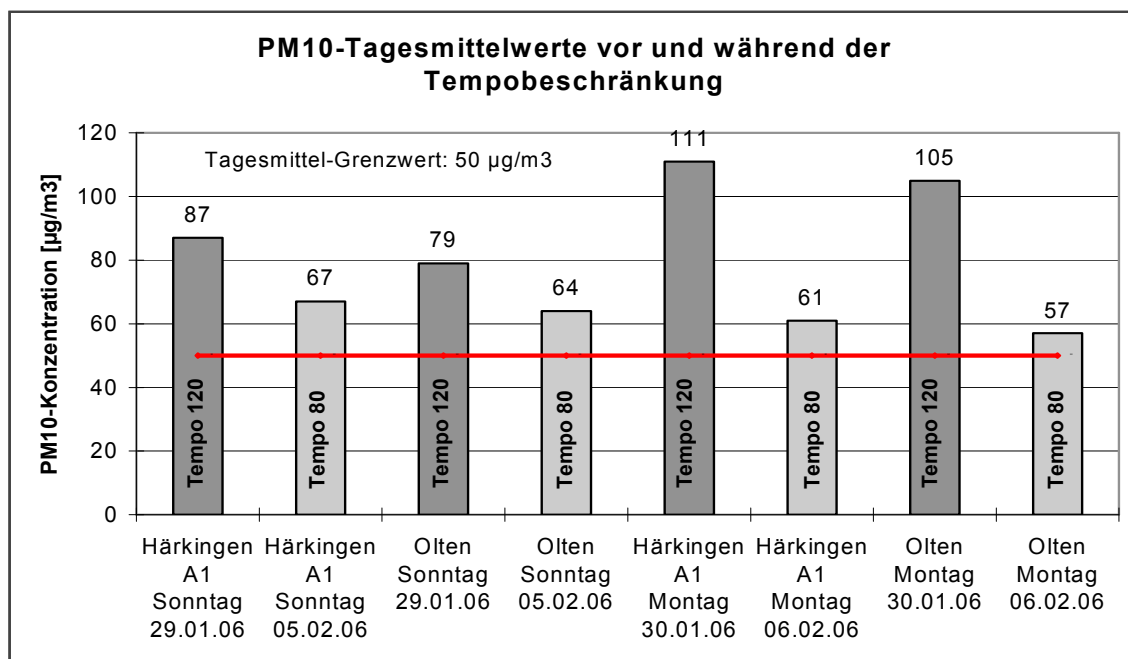
Wir sind der Auffassung, dass die hohe Feinstaubbelastung ein ernstzunehmendes Problem darstellt. Das nachgewiesene, hohe gesundheitliche Gefährdungspotenzial für die Bevölkerung veranlasste uns, in Zusammenarbeit mit weiteren zehn Kantonen im Mittelland und der Zentralschweiz, die Sofortmassnahme zu unterstützen. Uns ist jedoch bewusst, dass mit derartigen Massnahmen das Problem nicht gelöst werden kann. Wir unterstützen deshalb den kürzlich vom Departement UVEK vorgestellten Aktionsplan "Feinstaub" und werden langfristig greifende Massnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung im Rahmen des Luftmassnahmenplanes in Betracht ziehen.

3.4 Zu Frage 3

Die Lufthygienefachstellen der elf an der Aktion beteiligten Kantone haben die Tempo 80-Massnahme ausgewertet. Dabei wurde insbesondere festgestellt:

- a. Die Verkehrszählungen an den automatischen Zählstellen bestätigen, dass am Sonntag, 5. Februar 2006, die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen gegenüber dem Sonntag der Vorwoche (29. Januar 2006) 12 bis 14 Prozent tiefer lag. Auf den parallelen Hauptstrassen wurde kein Zusatzverkehr festgestellt, sondern ebenfalls eine geringe Abnahme. Am Montag, 6. Februar 2006, zählte man auf den Autobahnen noch 5 bis 10 Prozent weniger Fahrzeuge als am Montag der Vorwoche (30. Januar 2006).
- b. Emissionen: Eine Temporeduktion von 120 km/h auf 80 km/h verursacht eine Reduktion der verkehrsbedingten Feinstaubemission auf Autobahnen an Sonntagen um rund 47 Prozent, an Werktagen um rund 36 Prozent. Wird der erwähnte Verkehrsrückgang mitberücksichtigt, reduzieren sich die Emissionen um weitere 3 bis 7 Prozent. Temporeduktionen wirken sich zudem positiv auf die Emissionen von Stickoxiden aus. Die Stickoxidemissionen reduzieren sich bei der verfügbaren Temporeduktion um rund 29 Prozent an Sonntagen und 13 Prozent an Werktagen.
- c. Immissionen: Der Einfluss der Temporeduktion auf die PM10-Belastung wurde anhand der Messungen von sechs Messstationen beurteilt. Dabei wurden paarweise in den Kantonen Zürich, Luzern und Solothurn je eine an der Autobahn gelegene und eine autobahnferne Messstation verglichen. Für das Standortpaar Härkingen/Olten wurden sowohl am Sonntag, 5. Februar 2006, wie auch am Montag, 6. Februar 2006, tiefere Schadstoffkonzentrationen gemessen als an den entsprechenden Tagen der Vorwoche.

Die beiden anderen Standortpaare weisen die gleiche Tendenz auf. Bei allen Standorten war die Belastung während der Tempo-80-Periode tiefer als in der Woche zuvor. Hingegen differieren die Messwerte und die gemessenen Reduktionen, was auf unterschiedliche, kleinräumige Witterungsverhältnisse hinweist.



3.5 Zu Frage 4

Die Kosten für die Massnahme lassen sich wie folgt beziffern:

Konzeption, Koordination, Erfolgskontrolle (Amt für Umwelt)	ca. Fr.	5'000.--
Aufstellen und Abbau der Signalisation (Autobahnunterhaltsdienst)	ca. Fr.	7'500.--
Total	ca. Fr.	12'500.--

Die Kontrolltätigkeit der Kantonspolizei Solothurn wickelte sich im Rahmen der Dienstpläne ab. Es wurden keine zusätzlichen Patrouillen eingesetzt. Die 5 Radarkontrollen mit den mobilen Geräten, insgesamt während 20 ½ Stunden und verteilt auf 4 Tage durchgeführt, erfolgten durch Umdispositionen zu Lasten anderer Radarkontrollen. Der personelle Mehraufwand lässt sich zwar nicht direkt in Stunden ausweisen, ist jedoch als eher gering zu bezeichnen. Dies dürfte übrigens unter anderem das Ergebnis davon sein, dass lediglich ein Verkehrsunfall zu bewältigen war. Bei der Kantonspolizei Solothurn hat die Temporeduktion somit neben einem geringen Mehraufwand auch zu einem Minder-aufwand geführt, welcher bei einer korrekten Berechnung zu berücksichtigen wäre.

3.6 Zu Frage 5

Eine vom Interpellanten geforderte Berechnung der Folgekosten infolge längerer Fahrzeiten wurde nicht erstellt. Wir schätzen diese Folgekosten jedoch weit geringer ein, als dies der Interpellant mit der Frage suggerieren will. Zudem ist zu bedenken, dass die durch die geringere Feinstaubbelastung reduzierten Gesundheitskosten mitzuberechnen wären.

3.7 Zu Frage 6

Auf den Verkehrsfluss hat Tempo 80, vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen, grundsätzlich positive Auswirkungen. Bei diesem Regime fliesst der Verkehr gleichmässiger und homogener. Der Fahrzeugdurchsatz pro Strassenabschnitt steigt. Beobachtungen der Kantonspolizei zeigten ein korrektes Fahrverhalten auf den Autobahnen, vor allem am Sonntag.

Die Ansicht, dass der Schweiz oder insbesondere dem Kanton Solothurn durch diese Massnahme ein Imageschaden erwachsen sein könnte, teilen wir nicht. Automobilistinnen und Automobilisten aus unseren Nachbarländern sind solche Massnahmen bekannt. Man denke etwa an die rigorosen Verkehrsbeschränkungen in den italienischen und deutschen Städten in Zeiten übermässiger Schadstoffbelastungen.

3.8 Zu Frage 7

Zwischen der Radaranlage in Oberbuchsitzen (Km 46.900) bis zum Anschluss Kriegstetten (Km 26.500) beträgt die Distanz rund 20 km. Ausserdem werden nicht alle in Oberbuchsitzen kontrollierten Fahrzeuge erneut auch in Kriegstetten kontrolliert, denn der fragliche Streckenabschnitt bietet mit den drei Autobahnanschlüssen Oensingen, Niederbipp und Wangen an der Aare sowie mit der Verzweigung Luterbach insgesamt 4 Mal Gelegenheit, die Autobahn zu verlassen.

Bei der fest installierten Digitalanlage in Oberbuchsitzen wurden in der fraglichen Periode mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h in beiden Richtungen total 4'345 Fahrzeuge registriert, welche die Limite überschritten haben. Davon fallen 4'151 Fahrzeuge in den Ordnungsbussenbereich, 194 Fahrzeugführer mussten verzeigt werden. Am entsprechenden Wochenende des Vorjahres, an welchem die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h galt, wurden bei der gleichen Anlage 4'203 Fahrzeuge als zu schnell fahrend registriert. Davon entfielen 4'099 Fahrzeuge in den Ordnungsbussenbereich und 104 Fahrzeugführer mussten damals verzeigt werden. Die Zahl der registrierten Geschwindigkeitsübertretungen entspricht somit in etwa derjenigen des entsprechenden Wochenendes im Vorjahr. Die Massnahme gegen den Feinstaub hatte somit keinen finanziellen Nebeneffekt, wie dies der Interpellationstext suggeriert.

Mit den mobilen Radargeräten wurden während 20 ½ Stunden insgesamt 944 Fahrzeuge als zu schnell fahrend registriert. Davon konnten 920 Fälle im Ordnungsbussenverfahren erledigt werden, in 24 Fällen wurde eine Anzeige wegen Vergehens erstattet. Auch diese Werte sind vergleichbar mit Radarmessungen auf den Autobahnen in Zeiten ohne Tempobeschränkung.

3.9 Zu Frage 8

Auch in Zukunft werden Smogsituationen von unterschiedlicher Dauer und Ausprägung auftreten. Die bisher ergriffenen Massnahmen reichen offensichtlich nicht aus. Zu deren Bewältigung müssen darum zwei Stossrichtungen verfolgt werden:

- a. Der dem Bundesrat vom UVEK beantragte Aktionsplan Feinstaub muss dringend in die Tat umgesetzt werden. Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) hat den Bundesrat am 20. April 2006 aufgefordert, dieses Massnahmenpaket rasch und lückenlos zu beschliessen. Nur so können die Voraussetzungen geschaffen werden, dass es künftig seltener zu derart hohen Belastungen mit ihren gesundheitlichen Auswirkungen kommt.

b. Für extreme Wettersituationen bereiten die Kantone ein Interventionskonzept vor, das möglichst einheitliche temporäre Massnahmen zur zusätzlichen Schadstoffreduktion vorsieht. Dazu gehören auch abgesprochene Auslösekriterien und eine gegenseitig abgestimmte Kommunikation. Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) wird, gemäss Besprechungsresultat vom 20. April 2006, im Herbst 2006 entsprechende Beschlüsse fassen.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Umwelt (Kae)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Kantonspolizei
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat